

## **ДОСВІД РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ У СЛОБІДСЬКІЙ УКРАЇНІ ЯК ВАЖЛИВИЙ ЧИННИК СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ПРОГРЕСУ У XVIII СТ.**

Територія Слобідської України у XIII–XVI ст. залишалася майже не заселеною. За це у джерелах того часу вона отримала назву «Дике Поле». Попри відсутність осілого населення на цій території тут існували шляхи сполучення. Через ці землі пролягали як торгівельні шляхи, так і шляхи степовиків, якими здійснювалося переміщення військ, насамперед, Кримського ханства. Активне заселення українцями цих територій у XVII ст. призвело до значної перебудови всієї системи сполучень. Це добре видно на сформованій багаторівневій системі сполучень XVIII ст., яка стала, у значній мірі, передвісником сучасних транспортних комунікацій.

Шляхи сполучення є важливим чинником у становленні та розвитку окремого регіону. Вони відіграють значну роль не залежно від часу свого існування і вигляду. Розвиток шляхів сполучення диктувався потребами часу. Якщо для доби Середньовіччя достатньо було звичайних ґрунтових шляхів, то вже в період ранньомодерного часу, шляхи сполучення і транспорт починають активно розвиватися. Зокрема, транспортні комунікації стали основою для функціонування господарчого організму окремих регіонів. Така ж ситуація склалася на теренах Слобожанщини. До того ж, роль цих мереж зростала відповідно до прискорення та ускладнення суспільного прогресу.

У другій половині XVII та XVIII ст. Слобожанщина зазнала багатьох змін: територіальних, соціальних, економічних та ін. Видатний харківський історик та етнограф М.Ф. Сумцов у своїй праці «Слобожане» акцентував увагу на помітні різниці в усіх галузях життя між степовими та лісовими повітами, а також зміни «протягом часу». Адже Слобожанщина другої половини XVII ст. істотно відрізнялася від Слобожанщини наприкінці XVIII ст. [7, с. 4].

В умовах інтенсивного заселення Слобідської України, навіть села були не одноманітними за соціальною структурою населення: «одно село з чумаками, коцарями, селітрними буртами, братствами, шпиталями; друге село урядниками та становими; вже третє село з банками, кооперативами та просвітами» [7, с. 4–7]. Така різноманітність сприяла формуванню та розвитку «нової» системи сполучень, яка слугувала, насамперед, осідлій людності.

Формувалася «нова» система шляхів сполучення на основі системи шляхів попередньої доби, в тому числі і під впливом кочових народів. Татарськими шляхами та сакмами продовжували користуватися уже нові українські поселенці, бо мережа шляхів залишалася досить зручною.

Найвідомішими шляхами та сакмами на території Слобожанщини тоді були Муравський шлях, Кальміуська і Ізюмська сакми. Муравський шлях проходив водорозділом Дніпровського та Донського басейнів. Сам шлях розпочинався від Перекопу і йшов через усю Лівобережну Україну аж на територію Московського царства (пізніше Російська імперія) до Тули. Кальміуська та Ізюмська сакма були східними відгалуженнями Муравського шляху [1, С. 19–20].

Система сполучень, яка розпочала формуватися наприкінці XVII та у XVIII ст., забезпечувала господарчі потреби населення Слобідської України. Головним заняттям слобожан було хліборобство, яким займалися не лише у селах, але і у містах. Сільське господарство розвивалося у двох напрямках: освоєння нових земель та поліпшення вже освоєних. Зі зростанням чисельності сільськогосподарського населення розорювалася цілина і навіть шляхи степовиків, які до цього були досить широкими [7, С. 50–52]. Тобто, поступово зникали степові шляхи, а залишалися лише ті, які розпочали використовуватися, насамперед, як торгівельні.

Нова система сполучень була орієнтована на населені пункти, дороги вели до полів або проходили через поля, поза межами поселень. Також польові дороги сходилися до водяних млинів (у той час вони слугували мостами) [8]. Ці шляхи використовувалися і для торгівлі. А саме, селяни їздили до повітових містечок на щотижневі торжки. За даними харківського історика А.Г. Слюсарського на Слобожанщині у середині XVIII ст. проходило понад 120 річних ярмарок [6, с. 353].

Слобожани возили зерно на продаж до Криму та Одеси, де міняли його на сіль, рибу та інші товари. Сільськогосподарську продукцію возили також до Росії, Польщі та Німеччину. Для цих потреб використовували «старі» степові шляхи (Муравський, Кальміуську та Ізюмську сакми) та старі місцеві дороги (Сагайдачний та Ромоданський шляхи). Цим специфічним промислом займалися чумаки. Чумацький промисел процвітав, аж до середини XIX ст., тобто до появи залізниць [7, С. 66–77]. Тобто, степові дороги втратили свої комунікаційні функції у другій половині XIX ст.

Варто зазначити, також, що особливе значення доріг у XVIII ст. в економічному зростанні повітових містечок, особливо тих, що були на перехресті «Больших дорог». Історик М.А. Панфьорова, стверджувала, що важливими ставали міста, і саме з розвитком цих міст з'являються нові биті шляхи [5, С. 140–141]. Якраз у цих містах торгівля була представлена торжками і ярмарками.

Яскравим прикладом перетворення повітового містечка у головний економічний центр Слобожанщини став і сам Харків, який у XVIII ст. знаходився на перехресті шляхів. Тепер всі дороги так, чи інакше були орієнтовані на цей центр. Харків став поступово не лише регіональним, але й загальнодержавним осередком торгівлі.

Наприкінці XVIII ст. місцева мережа доріг була уже багаторівневою. Виокремлювалися дороги губернського і повітового значення. Ця система сполучення об'єднувала населені пункти. Залежно від цього надавалося значення дорогам. Тобто, існували «Большие дороги», які з'єднували повітові і губернські міста, і внаслідок цього, отримували свою назву, наприклад, «Большая дорога на Харьков» або «Большая дорога из города Лебедина в город Сумы». Дороги повітового значення з'єднували села, хутора, слободи, вони не мали конкретних назв і на мапах Генерального межування позначалися як «проселочные», тобто польові [8]. Ця транспортна мережа принципово відрізнялася від попередньої. Зокрема, якщо старі шляхи були умовними, то нові шляхи потребували спеціального будівництва, до того ж за збереження їхньої прохідності встановлювалася контроль з боку місцевої влади.

З другої половини XVIII ст. Російською імперією були ліквідовані Слобідські полки, а їхня територія увійшла до складу Слобідсько-Української губернії, пізніше Харківської, що призвело до поширення загальнодержавних економічних, політичних процесів у краї, які позначилися на формуванні місцевої системи сполучення. Насамперед, розробкою та будівництвом доріг почали займатися спеціальні органи. Однак, на Слобожанщині тривалий час дороги доглядали самі селяни.

Першим спеціальним органом з дорожнього будівництва стала Канцелярія з будівництва державних доріг (1755–1780 рр.). Ця установа опікувалася всіма великими дорогами, а безпосередніми виконавцями були губернатори і воєводи. У 1786 р. створена комісія доріг, що займалася побудовою й утриманням, а також розробкою мапи мережі шляхів для всієї держави [2, с. 113].

Нове спеціальне відомство шляхів сполучення з'явилося у 1798 р., а з 1832 р. перетворене на міністерство шляхів сполучення. Всі ці відомства займалися будівництвом та утриманням шляхів сполучення [2, С. 113–114].

Отже, формування транспортних комунікацій на території Слобожанщини – це довготривалий процес на який впливали багато чинників. Однак, самі ці комунікації ефективним засобом соціально-економічного розвитку Слобідської України.

**Список літератури:** 1. Багалій Д.І. Історія Слобідської України / Д.І. Багалій. – Харків : Основа, 1993. – 256 с. 2. Кудрявцев А.С. Очерки

истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период) / А.С. Кудрявцев. – М. : Дориздат, 1951. – 332 с. 3. Лихорадова И.Н. История дорожного строительства на территории Воронежского края / И.Н. Лихорадова, В.П. Подольский. – Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2006. – 176 с. 4. Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. : Описово-статистичні джерела / АН УРСР, Археограф. комісія та ін.; Упоряд. В.О. Пірко, О.І. Гуржій; Редкол. П.С. Сохань (відп. ред.) та ін. – К. : Наукова думка, 1991. – 222 с. 5. Панфьорова М.А. Південно-Східна Україна наприкінці XVIII ст. – в першій половині XIX ст. / М.А. Панфьорова – Донецьк: Юго-Восток, 2004. – 185 с. 6. Слюсарский А.Г. Социально-экономическое развитие Слобожанщины XVII–XVIII вв. / А.Г. Слюсарский. – Харьков : Харьковское книжное из-во, 1964. – 460 с. 7. Сумцов М.Ф. Слобожане : історично-етнографічна розвідка / М.Ф. Сумцов. – Харків: Союз, 1918. – 240 с. 8. Российский государственный архив древних актов, г. Москва (РГАДА). – Ф. 1356. – Оп. 1. – Д. 6390; Д. 6311; Д. 6319; Д. 6346; Д. 6357; Д. 6351; Д. 6371; Д. 6372; Д. 6327; Д. 6395; Д. 6339; Д. 6340; Д. 6341.

*Кушлакова В.В.  
м. Павлоград, Україна*

### **ХАРКІВСЬКЕ НАУКОВЕ ТОВАРИСТВО: ВПЛИВ НА ФОРМУВАННЯ УКРАЇНСЬКОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ САМОСВІДОМОСТІ В 1920-ТІ РОКИ**

Діяльність Харківського наукового товариства розглядалась в попередніх роботах не раз: видавнича діяльність ХНТ, робота окремих секцій, внесок у розвиток різноманітних галузей науки, господарства та промисловості й т.п. Проте діяльності товариства по формуванню української національної самосвідомості в 1920-ті роки до сьогодні ми не торкалися [3].

Структура ХНТ була розгалужена та включала в себе багато різнопрофільних секцій, підсекцій, комісій, бюро, філії, комітети, своє видавництво й т. ін. Від початку ХНТ мало на меті популяризацію знань з різних галузей наукового знання та підтримувати доступними йому засобами процес українізації. Найбільш вдалим та ефективним кроком до здійснення поставлених завдань була ініціатива видання наукової періодики та довідникової літератури виключно українською мовою: «Бюлетені Харківського наукового товариства», «Вісник природознавства», «Український медичний архів», «Науково-технічний Вісник» [1; 2; 4; 6; 7].

Члени різних секцій брали активну участь в житті Харкова та України взагалі. Так, долучивши інші харківські організації, вони скла-